



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

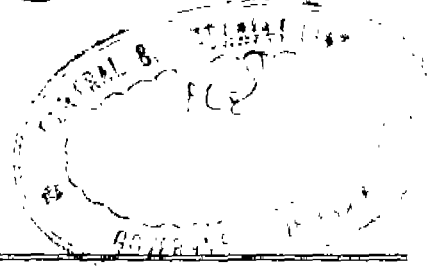
असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 305 ]

नई दिल्ली, शुक्रवार, नवम्बर 23, 2001/अग्रहायण 2, 1923

No. 305]

NEW DELHI, FRIDAY, NOVEMBER 23, 2001/AGRAHAYANA 2, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 23 नवम्बर, 2001

सं. टीएएमपी/74/2001-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार एलसीएल स्तर के आईसीडी कंटेनरों पर घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के लिए दरें निर्धारित करने हेतु चेन्नई पत्तन न्यास के प्रस्ताव का निपटान करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएएमपी/74/2001-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

.....

आवेदक

आदेश

(नवंबर, 2001 के 5वें दिन पारित किया गया)

यह मामला एलसीएल स्तर के आईसीडी कंटेनरों पर घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के लिए दरें निर्धारित करने हेतु चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. सीएचपीटी ने अपने प्रस्ताव में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) विभिन्न आईसीडी से और उनको बुक किए गए एलसीएल कंटेनरों पर वर्तमान घाटशुल्क प्रभारों की वसूली दरों के मान की पुस्तिका-I, अध्याय-II-ख, खंड 13 (i) (ख) के अनुसार की जाती है। इस खंड के अनुसार, एलसीएल कंटेनरों में कंटेनरबद्ध कार्गो के घाटशुल्क की वसूली सामान्य एलसीएल कार्गो के समान (अर्थात् सामान्य ब्रेक-बल्क कार्गो पर लागू घाटशुल्क अनुसूची के अनुसार), की जा रही है हालाँकि कंटेनर पत्तन परिसरों के अन्दर बिना कोई माल उतारे सीधे आईसीडी में ले जाए जाते हैं। इस संबंध में उसे एससीआई से अभ्यावेदन भी प्राप्त हुआ है।

- (ii) इस परिप्रेक्ष्य में, इसने अपनी दरों के मान में निम्नलिखित संशोधन करने का प्रस्ताव किया है :-
- (क) यदि पत्तन द्वारा कार्गो भरा/खाली नहीं किया जाता है तो एलसीएल कंटेनरों (आयात/निर्यात) में कंटेनरबद्ध कार्गो की घाटशुल्क दर एफसीएल कंटेनरों में कंटेनरबद्ध कार्गो की प्रचलित घाटशुल्क दर के बराबर वसूल किए जाने का प्रस्ताव है।
- (ख) जिन मामलों में एलसीएल कंटेनरों में कंटेनरबद्ध कार्गो सुपुर्दगी/लदाई के लिए खाली किए जाते हैं/भरे जाते हैं, उनमें घाटशुल्क अनुसूची के अनुसार सामान्य ब्रेक-बल्क कार्गो पर लागू घाटशुल्क दर से वसूली करने का प्रस्ताव है।
- (iii) तदनुसार, इसने पुस्तिका-I, अध्याय-II-ख, मान क-सामान्य के अंतर्गत 13 (i) (ख) में वर्तमान खंड के स्थान पर निम्नलिखित प्रतिस्थापित करने का प्रस्ताव किया है :-

भद संख्या	वर्गीकरण	दर प्रति कंटेनर		
		20 फुट लम्बाई तक	20 फुट से अधिक और 40 फुट लम्बाई तक	40 फुट से अधिक लम्बाई तक
13.(i).(ख).(i).	उन मामलों में जब पत्तन द्वारा कार्गो खाली/भरा नहीं किया जाता है, एक एलसीएल कंटेनर (आयात अथवा निर्यात) में कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क।	500	750	1000
13.(i).(ख).(ii).	उन मामलों में जब कंटेनर में ब्रेक-बल्क के रूप में सुपुर्दगी/लदाई के लिए कार्गो भरा/खाली जाता है, एक एलसीएल कंटेनर में कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क।	दरों के मान की पुस्तिका-I, अध्याय-II-क में मान 'क' के अंतर्गत वर्गीकरण के अनुसार घाटशुल्क		

3. इस प्रस्ताव की प्रति संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजी गई थी। उनसे प्राप्त टिप्पणियों का सार निम्नलिखित है :-

#### तमिल चैम्बर ऑफ़ कामर्स (टीसीसी)

- (i) कंटेनर टर्मिनल प्रचालनों के निजीकरण के लिए चेन्नई पत्तन न्यास और चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड (सीसीटी) के बीच चूक पहले ही लाइसेंस करार हो चुका है अतः सीएचपीटी के लिए इस समय कंटेनर संबंधित प्रशुल्क मदों में परिवर्तन अथवा संशोधन की मांग करना उचित नहीं है।
- (ii) सीएचपीटी में कंटेनर टर्मिनल प्रचालनों के प्रशुल्कों में संशोधन का सीसीटी प्रस्ताव इस प्राधिकरण को प्राप्त हो गया है; और उसे पत्तन प्रयोक्ताओं की विभिन्न प्रतिनिधि संस्थाओं को परिचालित कर दिया गया है। इसलिए, टीएएमपी से पुरजोर अनुरोध है कि वह सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन पर विचार न करे।

#### शिपिंग कार्पोरेशन ऑफ़ इंडिया (एससीआई)

सीएचपीटी का प्रस्ताव एससीआई के अभ्यावेदन के ही समान है। इसलिए, उसे कोई आपत्ति नहीं है।

#### चेन्नई स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए)

यह कोई टिप्पणी भेजने में असमर्थ है, क्योंकि इसे अपनी सदस्य फर्मों से कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ है।

4. पत्तन प्रयोक्तारों की उपर्युक्त प्रतिनिधि संस्थाओं से प्राप्त प्रत्येक टिप्पणी की प्रति प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में सीएचपीटी को भेज दी गई है।
5. इस मामले की संयुक्त सुनवाई 5 अक्टूबर, 2001 को सीएचपीटी में हुई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित निवेदन किए गए थे :-

#### **चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)**

एलसीएल (आईसीडी) कंटेनरों के लिए यह साधारण प्रस्ताव है। हम कुछ नहीं कर सकते। एलसीएल कंटेनर सीएफएस अथवा आईसीडी यार्ड के माध्यम से सीधे जाते हैं। इसलिए, एफसीएल और एलसीएफ (आईसीडी) कंटेनरों के बीच कोई अन्तर नहीं है। उनसे तदनुसार ही शुल्क वसूल किया जाए।

#### **तमिल चैम्बर ऑफ़ कॉमर्स (टीसीसी)**

हम सीएचपीटी के मतों का समर्थन करते हैं।

#### **मद्रास चैम्बर ऑफ़ कॉमर्स एण्ड इंडस्ट्री (एमसीसीआई)**

हम सीएचपीटी के प्रस्ताव से सहमत हैं।

#### **हिन्दुस्तान चैम्बर ऑफ़ कॉमर्स (एचसीआई)**

हमें सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित दरें स्वीकार हैं।

6. इस मामले की संयुक्त सुनवाई के पश्चात, चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लि० (सीसीटी) ने कहा है कि इस मामले में इस प्राधिकरण द्वारा कोई निर्णय लिए जाने से वह प्रभावित पक्ष होगा। इसने इस संबंध में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

- (i) सीसीटी ने चेन्नई पत्तन में कंटेनर टर्मिनल के विकास, प्रचालन और प्रबंधन के लिए सीएचपीटी के साथ रियायत करार (सीए) किया है। सीसीटी रियायत करार की शर्तों के अनुसार, एफसीएल, एलसीएल और आईसीडी कंटेनरों पर घाटशुल्क सहित कार्गो संबंधी सभी प्रभारों की वसूली करेगा।
- (ii) इसने प्राधिकरण से सीएचपीटी के प्रस्ताव का निपटान न किए जाने का अनुरोध किया है, क्योंकि सीसीटी प्रभावित पक्ष है और उसकी सुनवाई नहीं हुई है। इसने प्राधिकरण से इस मामले के निपटान से पूर्व उसकी बातों को सुनने के लिए दूसरी संयुक्त सुनवाई करने का अनुरोध किया है।

7. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संबंध में और संयुक्त सुनवाई में पहले दिए गए तर्कों को ध्यान में रखते हुए निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) सीएचपीटी का प्रस्ताव किसी भी वर्तमान दर में संशोधन अथवा नई प्रशुल्क मद शुरू करने के लिए नहीं है। इस प्रस्ताव में केवल लदे हुए कंटेनरों के एलसीएल और एफसीएल वर्गीकरण के आधार पर बॉक्स दरें वसूल करने के बजाय प्रदान की गई सेवा के संदर्भ में दरों को समान करने के लिए वर्तमान प्रशुल्क व्यवस्था को युक्तिसंगत बनाने के लिए अनुरोध किया गया है। टीसीसी ने शायद इस प्रस्ताव को दरों में वृद्धि के संशोधन की माँग का प्रस्ताव समझ लिया है, टीसीसी ने पी एण्ड ओ इंडिया द्वारा स्थापित किए जाने वाले निजी कंटेनर टर्मिनल के संदर्भ में प्रस्तावित परिवर्तन पर आपत्ति की थी। किन्तु, टीसीसी ने यह कहकर कि वे सीएचपीटी के मतों का समर्थन करते हैं, संयुक्त सुनवाई के समय अपना विचार बदल लिया था।
- (ii) (क) सीसीटी की आपत्तियों को गलत प्रस्तुत किया गया है। सीसीटी ने पृथक प्रशुल्क आवेदन दाखिल किया है और जब उस पर निर्णय हो जाएगा तब उसका अपना प्रशुल्क दौंचा होगा। उल्लेखनीय है कि वर्तमान प्रस्ताव

सीएचपीटी की दरों के मान में संशोधन करने के लिए है; और दरों के मान तभी वैध होंगे जब सीएचपीटी सेवाएँ प्रदान करे बशर्ते यह प्राधिकरण द्वारा सीएचपीटी के अन्दर विशेष रूप से अन्य टर्मिनल प्रचालकों के लिए लागू की जाए। किन्तु, इस प्राधिकरण द्वारा इस मामले के हिस्से के रूप में निर्धारित सिद्धांत को अन्य पत्तन न्यासों/निजी टर्मिनलों से संबंधित समान मामलों में निर्णय करते समय ध्यान में रखा जाएगा।

- (ख) यहाँ यह भी उल्लेखनीय है कि सीसीटी द्वारा कंटेनर टर्मिनल का अधिग्रहण किए जाने के पश्चात भी सीएचपीटी अपने आंतरिक घाट में 40 कंटेनरों से कम का वहन करने वाले सामान्य कार्गो जलयानों का प्रहस्तन कर सकता है। इसके अतिरिक्त, लाइसेंस करार में सीएचपीटी द्वारा प्रचालित प्रतिस्पर्धी सुविधाएँ प्रदान करने का भी प्रावधान है बशर्ते लाइसेंसधारी लगातार तीन वर्षों तक 80% अथवा उससे अधिक गारंटीशुदा आवागमन निष्पादित करे। अतः इस मामले को सीसीटी द्वारा किए गए अनुरोध के अनुसार लंबित रखने की आवश्यकता नहीं है।
- (iii) एफसीएल और एलसीएल के लिए भिन्न-भिन्न दरें पत्तन द्वारा प्रदान की गई सेवाओं के भिन्न-भिन्न स्तरों को स्वीकार करके निर्धारित की गई हैं। एलसीएल के मामले में, सामान्यतः कार्गो की सुपुर्दगी अथवा प्राप्ति ब्रेक-बल्क में की जाती है जिसके लिए यदि यूनिट भार के रूप में अन्दर/बाहर चलने वाले एफसीएल से तुलना की जाए तो अतिरिक्त प्रयासों की आवश्यकता पड़ती है।
- आईसीडी और ऑफ डॉक सीएफएस के आने से, उपर्युक्त एलसीएल कंटेनरों की स्थिति बदल गई है। एलसीएल कंटेनर यूनिट भार के रूप में पत्तन से आईसीडी अथवा ऑफ-डॉक सीएफएस या आईसीडी अथवा ऑफ-डॉक सीएफएस से पत्तन ले जा सकते हैं। ऐसे मामलों में, पत्तन द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवा एफसीएल कंटेनरों को प्रदान की जाने वाली सेवा से भिन्न नहीं है। ऐसी स्थिति में, बॉक्स दर की वसूली के प्रयोजन से एलसीएल कंटेनरों को, जोकि यूनिट भार के रूप में पत्तन परिसर में प्रवेश करते हैं अथवा पत्तन परिसर से बाहर निकलते हैं, एफसीएल कंटेनर मानना उचित होगा। इस बात का भी ध्यान रखना होगा कि ऐसे एलसीएल के मामले में, क्योंकि भरण/खाली करने का काम पत्तन परिसर के अन्दर नहीं हो सकता इसलिए ब्रेक-बल्क आधार पर घाटशुल्क की वसूली के लिए कार्गो की मात्रा का आकलन करना पत्तन के लिए आसान नहीं होगा।
- (iv) सीएचपीटी ने जहाँ तक आईसीडी कंटेनरों का संबंध है इस स्थिति को आंशिक रूप से स्वीकार किया है और तदनुसार प्रशुल्क को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव किया है। इस कार्यवाही में भाग लेने वाली सभी प्रयोक्ता संस्थाओं द्वारा भी इस प्रस्ताव का समर्थन किया गया है। इसलिए, यह प्राधिकरण सीएचपीटी के प्रस्ताव का अनुमोदन करने के लिए प्रवृत्त है।
- (v) जैसा कि ऊपर कहा गया है, सीएचपीटी के प्रस्ताव में उन कंटेनरों को स्पष्ट रूप से शामिल नहीं किया गया है जो पत्तन परिसर से बाहर सीएफएस से/मे यूनिट लोड में लाए-ले जाए जाते हैं। जहाँ तक पत्तन का संबंध है, इस स्थिति और आईसीडी को जाने वाले कंटेनरों के बीच कोई अन्तर नहीं है। इस स्थिति में, सीएचपीटी के प्रस्ताव में पत्तन परिसर के अन्दर कार्गो को भरे/खाली किए बिना यूनिट लोड के रूप में लाए-ले जाए जाने वाले सभी कंटेनर एलसीएल कंटेनरों को शामिल स्वीकार किया जाना है। इसके लिए सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित मद सं. 13 (i). (ख) में संशोधन के अतिरिक्त सीएचपीटी की दरों के मान के अध्याय-II ख, मान क-सामान्य में मद सं. 10 (i). (ख). में संशोधन करना आवश्यक है।

7.1. परिणामस्वरूप, उपर्युक्त तार्कों और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण सीएचपीटी की दरों के मान में निम्नलिखित संशोधन करता है :-

- (i) "पुस्तिका-I, अध्याय-II-ख, मान 'क'-सामान्य में मद संख्या 10 (i) (ख) के वर्तमान उपबंध को हटाकर निम्नलिखित प्रतिस्थापित किया जाता है :-

मद संख्या	वर्गीकरण	दर प्रति कंटेनर (रुपयों में)		
		20 फुट लम्बाई तक	20 फुट से अधिक और 40 फुट लम्बाई तक	40 फुट से अधिक लम्बाई तक
10.(i).(ख).(i).	उन मामलों में जब पत्तन परिसर के अन्दर खाली/भरा नहीं किया जाता है, तो एक एलसीएल कंटेनर (आयात अथवा निर्यात) में कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क।	500	750	1000
10.(i).(ख).(ii).	उन मामलों में जब पत्तन परिसर के अन्दर सुपुर्दगी/लदाई के लिए कार्गो भरा/खाली किया जाता है तो एक एलसीएल कंटेनर में कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क।	दरों के मान की पुस्तिका-1, अध्याय-II-ख में मान 'क' के अंतर्गत वर्गीकरण के अनुसार घाटशुल्क।		

(ii) "पुस्तिका-1, अध्याय-II-ख, मान 'क'-सामान्य में मद संख्या 13 (i) (ख) के वर्तमान उपबंध को हटाकर निम्नलिखित प्रतिस्थापित किया जाता है :-

मद संख्या	वर्गीकरण	दर प्रति कंटेनर (रुपयों में)		
		20 फुट लम्बाई तक	20 फुट से अधिक और 40 फुट लम्बाई तक	40 फुट से अधिक लम्बाई तक
13.(i).(ख).(i).	उन मामलों में जब पत्तन परिसर के अन्दर खाली/भरा नहीं किया जाता है, तो एक एलसीएल कंटेनर (आयात अथवा निर्यात) में कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क।	500	750	1000
13.(i).(ख).(ii).	उन मामलों में जब पत्तन परिसर के अन्दर सुपुर्दगी/लदाई के लिए कार्गो भरा/खाली किया जाता है, तो एक एलसीएल कंटेनर में कंटेनरबद्ध कार्गो पर घाटशुल्क।	दरों के मान की पुस्तिका-1, अध्याय-II-क में मान 'क' के अंतर्गत वर्गीकरण के अनुसार घाटशुल्क।		

7.2. यह आदेश भारत के राजपत्र में अधिसूचित होने की तारीख से 15 दिन के पश्चात् प्रभावी होगा।

एस. सत्यन, अध्यक्ष

[ सं. विज्ञापन/III/TV/143/2001/असाधारण ]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 23rd November, 2001

No. TAMP/74/2001-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Chennai Port Trust for fixation of rates for recovery of wharfage charges on LCL status ICD containers as in the Order appended hereto.

## SCHEDULE

Case No. TAMP/74/2001-CHPT

The Chennai Port Trust (CHPT)

- - -

Applicant

**ORDER**

(Passed on this 5th day of November 2001)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) for fixation of rates for recovery of wharfage charges on LCL status ICD containers.

2. In its proposal, the CHPT has made the following points:-

- (i). The present wharfage charges on the LCL containers booked from and to various ICDs are recovered as per Clause 13. (i). (b)., Chapter II-B, Book I of the Scale of Rates. According to this clause, wharfage for cargo containerised in LCL containers is being recovered as that of normal LCL cargo (i.e., as per the wharfage schedule applicable for general break-bulk cargo) even though the containers are directly taken to the ICDs without any destuffing inside the port premises. In this regard, it has also received a representation from the SCI.
- (ii). In this backdrop, it has proposed the following amendments to its Scale of Rates:
  - (a). The wharfage rate for cargo containerised in LCL containers (import/export) is proposed to be recovered at par with the wharfage rate prevailing for cargo containerised in FCL containers in case no destuffing/stuffing is done by the Port.
  - (b). Cases in which cargo containerised in LCL containers is destuffed/stuffed for delivery/shipment, it has proposed to levy a wharfage rate applicable to general break-bulk cargo as per the wharfage schedule.
- (iii). Accordingly, it has proposed to substitute the existing Clause at 13.(i).(b). under Scale A-General, Chapter II-B, Book I with the following:

Item Number	Classification	Rate per container		
		Upto 20 feet in Length	Above 20 feet and upto 40 feet in length	Above 40 feet in length
13.(i).(b).(i).	Wharfage on cargo containerised in ONE LCL CONTAINER (Import or Export) in cases when no destuffing/stuffing is done by the port.	500	750	1000
13.(i).(b).(ii).	Wharfage on cargo containerised in ONE LCL CONTAINER in cases when the cargo destuffed and stuffed for delivery/shipment in container/ as break bulk.	Wharfage as per classification under Scale 'A' in Chapter II-A, Book-I of the Scale of Rates.		

3. A copy of the proposal was forwarded to concerned port users/ representative bodies of port users for their comments. The comments received from them are summarised below:

**The Tamil Chamber of Commerce (TCC)**

- (i). It is not appropriate for the CHPT to seek changes in or revision of container related tariff items at this stage since a Licence Agreement between the Chennai Port Trust and the Chennai Container Terminal Limited (CCT) has already been signed to privatise the Container Terminal operations.
- (ii). The CCT proposal for revision of tariffs for the Container Terminal operations at the CHPT has been received by the Authority; and, the same has been circulated to various representative bodies of port users. The TAMP is, therefore, strongly requested not to consider the revision proposed by the CHPT.

**The Shipping Corporation of India (SCI)**

The proposal of the CHPT is in line with the SCI representation. It has, therefore, no objection.

**The Chennai Steamer Agent's Association (CSAA)**

It is unable to send any comments since it has not received any response from its member firms.

4. A copy each of the comments received from the above representative bodies of port users has been forwarded to the CHPT, as feed back information.

5. A joint hearing in this case was held on 5 October 2001 at the CHPT. At the joint hearing, the following submissions were made:

**The Chennai Port Trust (CHPT)**

It is a simple proposal for LCL (ICD) containers. We do nothing. The LCL containers go straight through to the CFS or ICD yard. There is, therefore, no difference between the FCL and the LCL (ICD) containers. They may be charged accordingly.

**The Tamil Chamber of Commerce (TCC)**

We endorse the views of the CHPT.

**The Madras Chamber of Commerce and Industry (MCCI)**

We agree with the CHPT proposal.

**The Hindustan Chamber of Commerce (HCC)**

We accept the rates proposed by the CHPT.

6. Subsequent to the joint hearing in this case, the Chennai Container Terminals Limited (CCT) has stated that it will be a party affected by any decision taken by the Authority in this case. It has made the following points in this regard:

- (i). The CCT has signed a Concession Agreement (CA) with the CHPT for development, operation and management of the Container Terminal at the Chennai port. As per the terms of the CA, the CCT shall collect all cargo related charges including wharfrage on FCL, LCL and ICD containers.
- (ii). It has requested the Authority to withhold disposing of the CHPT proposal, as the CCT is the affected party that has not been heard. It has requested the Authority to call another joint hearing to hear its views before disposing of this case.

7. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, and bearing in mind the arguments advanced at the joint hearing, the following position emerges:

- (i). The proposal of the CHPT is not for revision of any of the existing rates or for introduction of a new tariff item. The proposal only seeks rationalisation of the existing tariff arrangement in order to align the rate with reference to the service provided instead of resorting to charging box rates based on LCL and FCL classification of laden containers. The TCC has, perhaps, wrongly understood this proposal as one seeking an upward revision of rates; the TCC had objected to the proposed change in the context of a private container terminal to be established by the P & O India. Nevertheless, the TCC had changed its mind by the time of the joint hearing to say that they endorsed the views of the CHPT.
- (ii). (a). The CCT's objections are misplaced. The CCT has filed a separate tariff application; and, when that is decided it will have its own tariff structure. It is to be recognised that the present proposal is for an amendment to the Scale of Rates of the CHPT; and, the Scale of Rates is valid only when the CHPT provides services, unless it is extended by this Authority specifically to other terminal operators functioning within the CHPT. Nevertheless, the principle set forth by this Authority as a part of this case will in any case be borne in mind while deciding similar cases relating to other Port Trusts / Private Terminals.
- (b). It is also relevant here to mention that even after the Container Terminal is taken over by the CCT, the CHPT can handle general cargo vessels carrying less than 40 containers at its inner harbour. Apart from this stipulation, the Licence Agreement also provides for the CHPT operating competing facilities if the Licencee achieves 80% or more of the guaranteed throughput for three consecutive years. This case, therefore, need not held up, as requested by the CCT.
- (iii). Differential rates for FCL and LCL are prescribed recognising the different levels of services provided by the Port. In case of LCL, generally the cargo is delivered or received in break-bulk, which calls for additional efforts when compared to FCL, which moves in/out as unit load.

With the advent of ICDs and off-dock CFSs, the position in respect of LCL containers explained above has changed. LCL containers can also move as unit load from/to the Port to/from ICDs or off-dock CFSs. In such cases, the service provided by the Port is not different from that provided to FCL containers. That being so, it is reasonable to treat LCL containers, which enter or move out of port premises in unit load, as FCL for the purpose of levying the box rate. It is also to be recognised that in case of such LCLs, since stuffing/destuffing does not take place inside the port premises, it may not be easily possible for the Port to assess the cargo content to levy wharfage on a break-bulk basis.

- (iv). The CHPT has recognised this position partly insofar as ICD containers are concerned and proposed rationalisation of tariff accordingly. This proposal has also been endorsed by all user-organisations who participated in this proceeding. This Authority is, therefore, inclined to approve the proposal of the CHPT.
- (v). As has been mentioned above, the proposal of the CHPT does not clearly include those LCL containers moving in unit load from/to CFSs outside port premises. As far as the port is concerned there is no difference between this situation and the LCL containers moving to ICDs. That being so, the proposal of the CHPT is to be extended to cover all LCL containers moving as unit load without stuffing/destuffing of cargo within the port premises. This requires amendment to item no 10(i).(b). in Scale A-General; Chapter-II B of the CHPT Scale of Rates in addition to amendment to item no. 13(i).(b). proposed by the CHPT.



8.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority amends the Scale of Rates of the CHPT as follows:

- (i). The existing provision at item number 10. (i). (b). in Scale 'A' General, Chapter II B, Book – I may be deleted and substituted by the following:

Item Numbers	Classification	Rate per container (In Rs.)		
		Upto 20 feet in length	Above 20 feet and upto 40 feet in length	Above 40 feet in length
10(i).(b). (i).	Wharfage on cargo containerised in ONE LCL CONTAINER (Import or Export) In cases when no destuffing/stuffing is done inside the port premises.	500	750	1000
10(i).(b).(ii).	Wharfage on cargo containerised in ONE LCL CONTAINER in cases when the cargo is destuffed /stuffed for delivery/ shipment inside the port premises.	Wharfage as per classification under Scale 'A' in Chapter II-A, Book-I of the Scale of Rates.		

- (ii). The existing provision at item number 13. (i). (b). In Scale 'A' General, Chapter II B, Book – I may be deleted and substituted by the following:

Item Numbers	Classification	Rate per container (In Rs.)		
		Upto 20 feet in length	Above 20 feet and upto 40 feet in length	Above 40 feet in length
13(i).(b). (i).	Wharfage on cargo containerised in ONE LCL CONTAINER (Import or Export) In cases when no destuffing/stuffing is done inside the port premises.	500	750	1000
13(i).(b).(ii).	Wharfage on cargo containerised in ONE LCL CONTAINER in cases when the cargo is destuffed /stuffed for delivery/ shipment inside the port premises.	Wharfage as per classification under Scale 'A' In Chapter II-A, Book-I of the Scale of Rates.		

8.2. This Order will come into effect after expiry of 15 days from the date of its notification in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman  
[No. Advt./III/IV/143/2001/Exty.]

